

18.º do 66.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1953

Número 1583

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

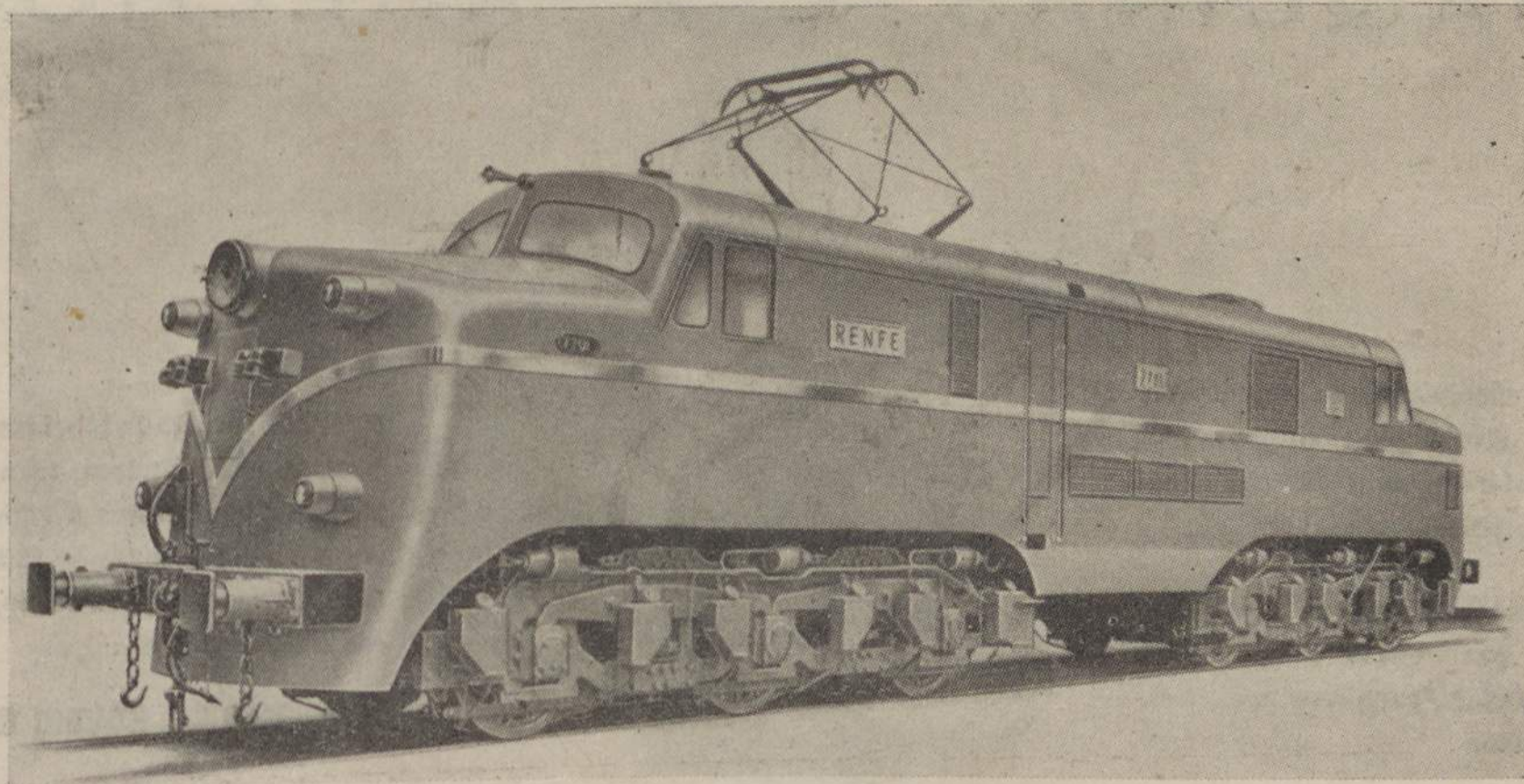
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS PARA A LINHA UJO-BUSDONGO, EM ESPANHA



Uma das 63 locomotivas Eléctricas de 3600 H. P. a 3000 V. contínuos,
fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC Cº. Ltd.
à Red Nacional de Los Ferrocarriles Españoles (RENFE)

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited
QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

Representantes: **MONTEIRO GOMES, Limitada**—R. de Cascais, 47—LISBOA—Telef. 37083

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A
P O R T U G A L

Hôtel Bayard



**17, Rue du Conservatoire
PARIS**

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

MAQUINAS E APARELHOS

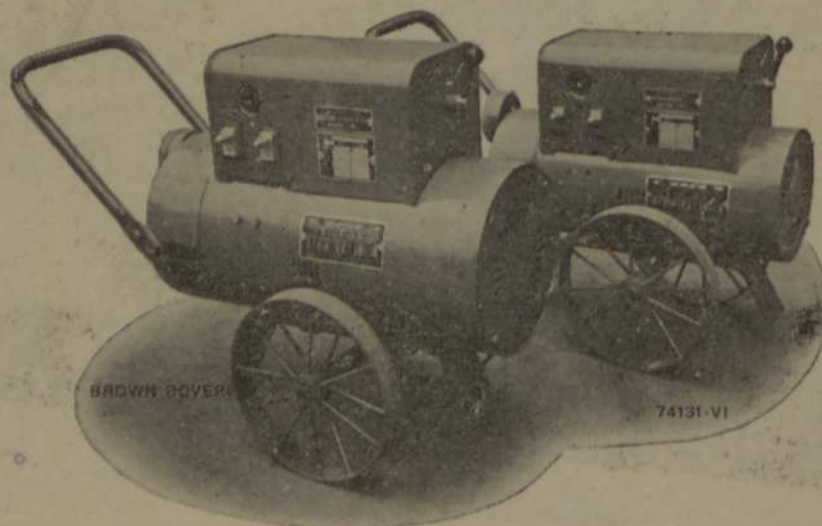
BADEN



SUIÇA

Fornecimento de locomotivas
eléctricas, turbinas a gaz,
troleibuses, centrais eléctricas
completas.

Turbinas a vapor industriais
para todas as potências
utilisáveis, turbinas de contra-
pressão.



Aparelho de soldadura

Electrificação de fábricas, mo-
tores eléctricos, transfor-
madores, mutadores a vapor de
mercúrio, emisoras de radiodi-
fusão, válvulas para rádio, etc.,
etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

R. DE SA DA BANDEIRA, 481, 2.ºD. (Palácio do Comércio) — PORTO

TELEFONE 23411

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 752

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

1583



1 — DEZEMBRO — 1953



ANO LXVI

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: (Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

A II Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal realizada em Salamanca	331
A inteligência e o bom senso ao serviço do caminho de ferro, por GUERRA MAIO	335
A Fiat Portuguesa inaugurou as suas novas instalações . . .	337
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS. .	338
Os nossos mortos	338
Linhas Estrangeiras	339
Das 57.000 toneladas de carvão que Portugal importará neste trimestre, 10.000 destinam-se aos caminhos de ferro	340
Os antigos combatentes belgas projectam visitar o nosso País, na próxima Primavera	341
Viagens e transportes.	341
Câmara Corporativa	341
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	341
Há 50 anos	327
Uma locomotiva, sem governo, percorreu dez quilómetros, em grande velocidade.	344

A II Conferência Comercial Ferroviária

Espanha-Portugal realizada em Salamanca

REALIZOU-SE em Salamanca, de 10 a 14 de Setembro, a II Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal, acontecimento a que nos referimos, em breve notícia, na devida altura. Hoje, na posse de dados mais completos, vamos dar aos nossos leitores uma informação mais pormenorizada dessa importante reunião, incluindo os acordos aprovados pela Renfe e pela C. P..

As sessões da conferência celebraram-se num dos salões do Ayuntamiento de Salamanca, tendo assistido às mesmas, pela C. P. os srs: Prof. Doutor João Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial; Dr. Carlos Simões de Albuquerque, Chefe do Serviço de Tráfego; Dr. Candido dos Reis, Adjunto do Chefe de Serviço de Intervenção, e Dr. J. F. Pires, Inspector principal do Serviço de Tráfego. Pela Renfe compareceram os srs: D. Manuel Macias Alonso, subdirector, chefe do Departamento Comercial; D. Alfonso Imedio Diaz, Chefe de Divisão, Chefe do Serviço de Tráfego Internacional; D. Ramon Sala González, Chefe do Serviço de Intervenção — Passageiros; D. Luís Rodríguez Escartin, Subchefe do Serviço de Tráfego Internacional e D. José Resalt González, Inspector principal daquele mesmo serviço.

A Companhia Internacional das Carruagens-Camas fez-se representar pelo director em Espanha, D. Luís López Jamar, e a Transfesa, pelo director-gerente, D. Anselmo López Martín.

Na sessão inaugural, o subdirector da Renfe, D. Manuel Macias Alonso, apresentou as boas vindas à Delegação portuguesa e fez votos por que essas reuniões anuais contribuíssem para manter um estreito

contacto pessoal entre a C. P. e a Renfe para, assim, melhor se conseguir a resolução das diversas questões comerciais de interesse comum.

O sr. D. Macias congratulou-se também com a presença dos representantes da Companhia Internacional das Carruagens-Camas e da Transfesa.

Em nome da C. P., o sr. Professor Doutor João Faria Lapa exprimiu a sua satisfação pelo êxito das reuniões e pela escolha de Salamanca para sede da segunda reunião.

Os Acordos

Publicamos em seguida os acordos aprovados nas sessões da II Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal:

1.º—Serviço combinado de passageiros e bagagens através da fronteira Ayamonte-Vila Real de Santo António. Textos tarifários a publicar como consequência da criação deste serviço. A Renfe, como consequência do acordo adoptado na Conferência F H P, realizada em Granada, em Março de 1953, tem, submetida à aprovação do Ministério das Obras Públicas, a criação de um serviço por estrada entre Ayamonte e Sevilha. Este serviço, a título de ensaio, terá carácter semanal, sem prejuízo de ser aumentado para três circulações por semana se a afluência de passageiros o aconselhar.

2.º— Reserva de lugares pela C. P. em comboios espanhóis e pela Renfe em comboios portugueses. A Renfe e a C. P. permutarão entre si os necessários impressos para a formalização das reservas de lugares, com as instruções precisas. A Renfe facilitará também à C. P. os suplementos

especiais para a utilização dos comboios Taf e Talgo.

3.º — *Competência aérea nas relações Madrid-Lisboa.* A Companhia das Carruagens-Camas reiterou o seu desejo de que, enquanto subsistam as três classes de lugares, se adopte em Espanha e Portugal, como sucede em outros países da Europa, a utilização de lugares de cama, com bilhete de 2.ª classe, em compartimentos de duas pessoas. A propósito, a Renfe expôs que as circunstâncias económicas da sua exploração não lhe permitem fazer reduções de preço.

4.º — *Inclusão das relações de Palma de Malhorca na tarifa directa Portugal-Espanha.* A Renfe tem, submetida à aprovação ministerial, o projecto de aditamento à tarifa Portugal-Espanha.

5.º — *Estabelecimento da melhoria da classe em regime internacional pela tarifa directa Portugal-Espanha.* Foi examinado um projecto de aditamento preparado pela Renfe para a introdução daquelas facilidades. Ficou dependente da aprovação ministerial, a obter pelas duas Administrações.

6.º — *Orientação a seguir no regime de excursões em grupo no tráfego internacional com Portugal.* Ficou assente manter o estabelecido. A representação da Renfe foi de parecer que, dadas as circunstâncias actuais do tráfego de passageiros na Espanha, continua sendo indispensável a prévia reserva de lugares, mesmo no caso em que a Tarifa de aplicação não o determine expressamente. Exceptua-se, evidentemente, da referida formalidade prévia, o tráfego que se realize no sentido Portugal-Espanha por comboios ou carruagens directos

7.º — *Criação de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos de várias estações portuguesas a Salamanca.* A Renfe alegou que as circunstâncias económicas não lhe permitem o estabelecimento de novas reduções ou preços especiais, mas que sempre lhe cabe-

ria a solução de estabelecer os bilhetes de ida e volta com Salamanca, à base de combinar a comparticipação reduzida portuguesa com a parte espanhola de tarifa ordinária.

8.º — *Extensão à Tarifa Portugal-Grã-Bretanha, da faculdade que a conferência F. H. P. de Granada decidiu incluir na Tarifa Espanha-Grã-Bretanha, nos casos em que os itinerários de ida possam ser diferentes dos de regresso.* Encontra-se em preparação o oportuno projecto de Anexo, no referido sentido, depois de obtida pelas Redes a respectiva aprovação ministerial.

9.º *Aplicação dos Regulamentos do C. I. T. por parte da C. P.* — Estão a imprimir-se estes Regulamentos e a C. P. ficou em comunicar à Renfe a data definitiva da sua aplicação.

10.º — *Harmonização das regras aplicadas pela C. P. e pela Renfe no cálculo das distâncias aplicáveis nos transportes de passageiros, bagagens e cães de procedências espanholas com destino a estações fronteiriças portuguesas e de estações portuguesas com destino a estações fronteiriças espanholas.* Foi resolvido manter o regime actual.

Mercadorias

1.º — *Exame do projecto de Tarifa internacional directa para o transporte de mercadorias, em pequena velocidade, entre Portugal e Espanha.* Resolveu-se prosseguir o estudo do projecto pelo qual, em princípio, terá de ser reduzido o tráfego de grande velocidade para expedições detalhadas, com um limitado número de mercadorias e de relações geográficas, já que o estabelecimento de uma Tarifa de maior amplitude oferece, por enquanto, grandes dificuldades, em diversos aspectos.

2.º — *Medidas que poderão adoptar-se com respeito à possível participação de Portugal no regime da projectada Tarifa europeia de detalhe estudada pela U. I. C.*

Ficou resolvido que a C. P. se porá de acordo com a Renfe no que se refere à forma em que aquela participará na Tarifa, a fim de que possam fixar-se as directrizes dos preços-ponte que a Renfe tenha de assinalar, e que entrarão em harmonia com a classe de tráfego de que se trata.

3.º — *Critério a seguir quanto ao regime de preços aplicáveis às «Palettes» utilizadas nas expedições internacionais segundo resoluções obrigatórias previstas pela U. I. C.* Ficou estabelecido continuar atentamente os estudos e projectos sobre este assunto, a fim de manter, quanto possível, uma mesma atitude por tudo que diga respeito ao tráfego europeu com Portugal e Espanha.

4.º — *Critério a seguir quanto às resoluções da U. I. C. sobre revisão dos itinerários abertos ao tráfego internacional.* A Renfe salientou que os princípios sustentados na U. I. C. eram opostos às conveniências do tráfego em geral, no que se refere a Espanha, tendo sublinhado que, por isso, não acha oportuno modificar as normas que já tem estabelecidas para dirigir pelas fronteiras de Irún-Hendaya e Port-Bou-Cerbere o tráfego procedente ou destinado a Portugal, em trânsito por Espanha. A C. P. concordou com o critério exposto.

5.º — *Regime de pagamento de portes no tráfego com Portugal.* Concordou-se em manter o «statuo quo» enquanto não se mudarem as circunstâncias actuais.

6.º — *Exame da possibilidade de processar por via Portugal determinados tráfegos entre regiões espanholas limítrofes com aquele país.* Não é viável hoje aquela modalidade. No entanto, se no futuro a Renfe visse a conveniência económica de realizar em qualquer caso transportes em trânsito por Portugal, examinar-se-ia a possibilidade de efectuá-los, por prévio acordo.

7.º — *Aplicação dos regulamentos do*

C. I. T. por parte da C. P. A C. P. informou que os respectivos regulamentos estavam a imprimir-se.

8.º — *Utilização de vagões de propriedade particular no tráfego entre Portugal e Espanha.* A Renfe solicitou a aprovação ministerial para aplicar aos veículos matriculados numa Administração membro da U. I. C. os mesmos benefícios que as suas tarifas concedem ao material de propriedade particular matriculado em Espanha. A C. P. crê que a Alfândega portuguesa acederá provavelmente em considerar os vagões espanhóis de propriedade particular como se tratasse de material do caminho de ferro, sem outras limitações que as habituais nestes casos.

9.º — *Transportes em vagões de eixos intercambiais entre Portugal e França e além deste país.* O sr. Lopez Martin, director-gerente da Transfesa, fez uma completa exposição das questões relativas ao tráfego de mercadorias em vagões de eixos intercambiais, tendo dado pormenores aos representantes da C. P. das características do referido material, suas vantagens e a forma em que, nas suas linhas gerais, poderia utilizar-se, principalmente para o tráfego que se efectua entre Portugal e França e para além de França. Ficou assente que, pela C. P., seriam descriminados os termos relacionados com a questão aduaneira e se comunicará à Transfesa quais são os tráfegos susceptíveis de se realizarem no referido regime. Em vista disso, a C. P., a Renfe e a Transfesa adoptarão as medidas mais convenientes para a execução destes serviços. A C. P. reiterou ao representante da Transfesa o que, em sessão anterior, lhe havia comunicado com referência aos benefícios que aplicará, na sua rede, quando se utilizarem estes vagões especiais.

10.º — *Transportes de automóveis de França e países mais próximos com destino a Portugal.* Concordou-se em esperar pela possível utilização, para estes trans-

portes, de vagões da Transfesa, examinando-se, até então, o volume que pode ter este tráfego, as características das novas importações e, no momento oportuno, o regime de preços que, em definitivo, convenha estabelecer para os transportes que se façam com o referido material especializado.

11.º — *Liquidação através dos agentes das Alfândegas, sem intervenção da Renfe, das despesas relativas às remessas de França e outros países para Portugal.* A Renfe ofereceu-se para proceder a uma investigação para regularizar, no seu caso, o referido sistema de liquidação.

12.º — *Transporte de recovagens em serviço combinado com a Companhia Internacional de Carruagens-Camas.* Voltou a ser examinada a possibilidade de renovar este serviço.

13.º — *Cômputo de distâncias no tráfego de e para estações fronteiriças portuguesas e espanholas.* Os representantes da C. P. salientaram a conveniência de, nos quadros de distâncias quilométricas da Renfe, não figurarem as correspondentes até e desde Barca de Alva e Valença do Minho, senão até ao ponto fronteiriço, pela duplicidade que representam agora com respeito aos quadros de distância portugueses, que incluem os percursos até mais além das referidas estações; isto é, até aos respectivos pontos fronteiriços em harmonia com o Contrato em vigor desde o dia 1 de Novembro de 1950. Os delegados da Renfe

tomaram nota do caso e prometeram introduzir essa modificação na primeira oportunidade.

* * *

De acordo com a norma adoptada, a III Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal, será celebrada, no próximo ano, no nosso País.

* * *

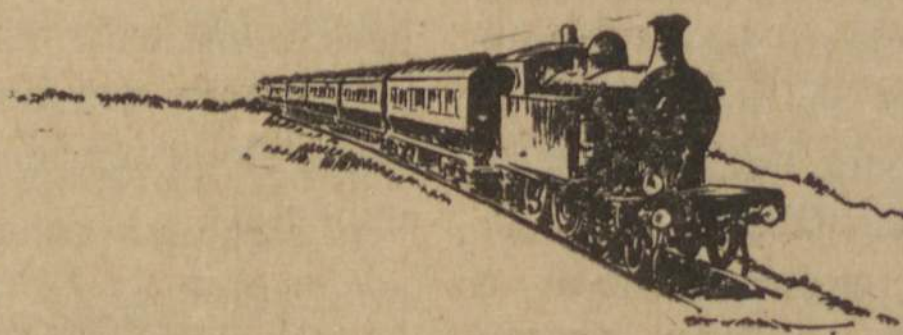
A revista espanhola «Ferrocarriles y Tranvias», que se publica em Madrid, ao referir-se, largamente, à II Conferência Comercial Ferroviária, em que tão brilhantemente actuou a representação da C. P., traçou o comentário seguinte, pela pena de Manuel Prados y Lopez:

«A variedade dos assuntos tratados, a sua importância e a comunidade de interesses das duas Empresas ibéricas não precisam de ser encarecidas.

Consideramos Portugal vinculado aos nossos puros anseios. Todos os êxitos espanhóis recentes no mundo obedeceram unicamente a esse sentido de vocação íntima dos espanhóis mais representativos da nossa actualidade.

Os problemas comerciais ferroviários, como tantos outros de carácter económico que se relacionam com o bem estar dos povos, não são tão áridos como parecem.

Na sua objectividade encontramos um interesse humano que reclama inteligência, compreensão, espírito recto, bom gosto, anseio de aperfeiçoamento.»



A inteligência e o bom senso ao serviço do caminho de ferro

P o r G U E R R A M A I O

RARAS vezes a inteligência e o bom senso — na maioria dos casos, deploravelmente afastados — se encontraram acertadamente num problema de interesse e de transcendente importância, como o de agora em que, depois de porfiados esforços, se conseguiu interessante ligação ferroviária para o nosso País e em que os mais optimistas não acreditavam. Trata-se do comboio directo Paris-Lisboa, que circulou até 1936, começo da guerra civil em Espanha, e em que se gastavam dois dias e uma só noite, e que depois da guerra obrigou a duas noites e dois dias, ou fossem cerca de 48 horas.

Os caminhos de ferro franceses tinham nessa ligação a máximo interesse, pois com ela se evitava uma noite de viagem entre Paris e Irun e uma fastidiosa demora de 6 horas nesta estação, onde os passageiros depois do almoço outra coisa não tinham a fazer que fumar cigarros ao longo da plataforma.

Depois da guerra de 1914-18 a Espanha, rica e opulenta, deu em melhorar os seus caminhos de ferro e como consequência o aceleração da viagem Madrid-Paris e, não olhando a despesas, elevou a 5 os seus 3 tradicionais comboios expressos; desdobrando não só o rápido diurno, mas o correio-expresso nocturno, com os comboios n.º 3 e 4, permitindo este a ligação com o que partia de manhã de Paris.

Terminada a segunda guerra mundial e dentro do campo das economias, a Espanha incorporou no «Sud-Express» carruagens de 1.ª classe, ou seja praticamente a junção dos rápidos 3/4 a este comboio de luxo, graças aos seus novos e poderosos elementos de tracção, que permitiram composições de 12 a 14 carruagens de *bogies*. Em França, mercê dos consideráveis trabalhos que se fizeram na re-novação da via, realizados nos últimos três anos, a composição dos comboios rápidos foi elevada a 22 carruagens, ou seja a 950 toneladas e com velocidades até então desconhecidas. Havia, porém, o obstáculo da ligação do rápido n.º 1 com o correio-expresso espanhol n.º 2, em Irun, para Madrid e Lisboa, que reclamava um novo aceleração dos

comboios dos dois países, difícil de realizar. O comboio francês chegava a Irun às 19^h,06 e o espanhol partia às 18^h,30. Questão de poucos minutos, parece à primeira vista, mas difíceis de economizar, vistas não só a grande velocidade do comboio francês e as operações fronteiriças em Hendaia e Irun. O caso resolveu-se pondo em execução a ideia francesa de juntar, na mesma operação, a revisão aduaneira dos dois países e a verificação dos passaportes em trânsito. Para se chegar a esse resultado, o comboio espanhol retardou a partida de Irun das 18^h,30 para as 19 horas; avançou-se das 8^h,20 para as 8 horas a partida de Paris, do rápido n.º 1, ganhou-se 8 minutos no trajecto e reduziu-se a demora em Hendaia de 48 para 10 minutos, o que deu em resultado da chegada a Irun ser às 18 horas, havendo, portanto, uma hora nesta estação para a revisão aduaneira diante dos funcionários dos dois países.

Mas um obstáculo surgiu: a revisão dos passaportes tinha que ser em França e no trajecto em que se devia fazer, entre La Negresse e Hendaia, 26 quilómetros e 47 minutos, o comboio tinha três paragens: Guetary, S. João de Luz e Hendaia-Plage, cujos passageiros de ou para estas estações eram um embaraço. Que fazer? Uma coisa prática e dentro dos princípios da lógica. Nas carruagens do centro do comboio e das três classes, foram postas umas placas, com este letreiro MADRID-LISBOA. Ao mesmo tempo colocou-se à entrada da plataforma, em que o comboio estava posto, um quadro preto com letras a giz, em que se recomenda aos passageiros com destino àquelas estações fronteiriças, para tomarem as carruagens da frente por causa da revisão dos passaportes dos passageiros que seguem para Espanha e Portugal. Recomendação que é repetida depois pelo auto-falante.

Faço aqui notar que as placas postas no comboio, com a indicação para os passageiros de Portugal, têm a menção *Lisboa* e não *Lisbonne*, fórmula que se está generalizando em toda a Europa, pois não só os horários e mapas da S. N. C. F. como os dos *Wagons Lits*, e os do guia Chaix

adoptaram *Lisboa* em vez de *Lisbonne*, como até há pouco; mas ainda em dois livretes de turismo que aqui tenho, um dinamarquês e outro austríaco, nos respectivos mapas têm *Lisboa*, *Rome*, *Génova*, e *Barcelona*, em vez de *Roma*, *Lisbonne*, *Gênes* e *Barcelone*, apesar do texto ser redigido em francês.

Isto é a lógica e o bom senso. Nós em Portugal depois de modificarmos os nomes das nossas poucas terras conhecidas no estrangeiro, como Cintra e Bussaco, para *Sintra* e *Buçaco*, (esta palavra é lida, no estrangeiro, Bucacô), demos em apertuguesar os nomes de terras pouco conhecidas em Portugal, *Montpellier*, *Rouen*, *Oran*, *Luchon*, e tantas outras, ortografando-as *Monpillher*, *Ruão*, *Orão*, *Luchão*. Deitem uma carta no correio com a direcção escripta desta maneira a ver se ela lá vai ter.

E depois esta de se escrever *Nova Iorque* —, e há mesmo quem escreva *Nova Iorca* —, também é de calibre!

Um passageiro português há dias, diante de mim, na estação de Austerlitz, destes que tudo e por tudo criticam — depois de ler o que estava escrito no quadro a que acima me refiro, perguntou ao chefe da estação que estava ao nosso lado, por que não tinham posto aquele letreiro, num quadro com letras a óleo e feitas por um artista. — «É que, respondeu o digno funcionário, um quadro com letras a giz, chama melhor a atenção do público, dos outros fazem menos caso, e o nosso interesse é que a recomendação seja lida...

A propósito das censuras que com frequência se fazem em Portugal em matéria ferroviária, seja-me permitido formular umas considerações sobre uns reparos produzidos na última assembleia geral da C. P. acerca da substituição da 2.ª pela 3.ª classe nos rápidos do Porto, a qual privou as classes médias duma comodidade a que estavam habituadas. Devo, porém, dizer que estas reflexões são de minha própria iniciativa e não com o fim de defender a C. P. De resto ela não precisa da minha defesa, nem está na minha alçada fazê-la.

Ora a C. P. adicionando aos seus comboios rápidos as carruagens de 3.ª classe, praticou um gesto de grande alcance social, permitindo às pessoas menos abastadas a viagem em comboios rápidos, o que no estrangeiro, desde há muito, é material corrente. E até os grandes expressos europeus: o *Etoile du Nord*, e o *Oiseau Bleu*, que antes da última guerra só tinham carruagens de luxo, têm-nas agora de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes. Os reparos seriam aceitáveis se, tendo-se suprimido a segunda classe, se obrigasse os passageiros a pagarem a primeira pelo preço antigo; mas não, o custo da 1.ª classe passou apenas a ser de 9 % a mais que

o da segunda, e com a taxa de velocidade, que foi ligeiramente aumentada, não exagerou o preço do bilhete. Por exemplo: De Lisboa ao Porto nos comboios rápidos inclusivé o *foguete*, o custo em 1.ª classe é de 173\$50, e o de 2.ª era, há pouco até, nos rápidos, de 167\$20, taxas de velocidade incluídas, ou sejam apenas mais 6\$30. E depois a comodidade oferecida é consideravelmente maior.

Depois, quem quiser fazer economias, — e a época é para isso — pode viajar em 3.ª por cujo bilhete paga 123\$30, ou sejam menos 43\$90, o que não deixa de ser interessante.

A medida da C. P. é digna dos maiores elogios e não de censuras.

Por essa Europa fora vai um desejo firme de reduzir as classes ferroviárias a duas, classe superior e inferior. Os nomes não contam, 1.ª e 2.ª, 1.ª e 3.ª ou 2.ª e 3.ª o mais lógico, porém, 1.ª e 2.ª. A dificuldade está na adaptação do material, que é difícil e dispendiosa.

Os grandes expressos internacionais, com partida de Paris, e que durante algumas dezenas de anos eram compostos unicamente de carruagens de luxo, *Roma-Expresso*, *Simplon*, *Barcelona-Expresso*, *Oriente Expresso*, *Nord-Expresso* foram ultimamente accessíveis aos passageiros com bilhetes ordinários de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, e, como disse acima, também o *Etoile du Nord* e o *Oiseau Bleu*. Todavia o *Simplon* e o *Sud-Express*, depois de terem carruagens ordinárias de todas as classes assim como alguns circulando entre Paris e Londres, limitaram as suas composições à 1.ª e 2.ª. Quer-nos, porém, parecer, que, dentro em breve, devido ao seu pouco aproveitamento a 3.ª classe tornará a ser admitida, e que será mais um passo dado para a limitação a duas classes, a superior e a inferior, sendo o preço daquela, como acaba de se fazer em Portugal, apenas de uns 50 % a mais que esta última.

No nosso País, quem fôr de Lisboa a Castelo Branco, 236 quilómetros, paga actualmente, em 2.ª classe, 82\$60 e em 1.ª 88\$60, ou sejam 6 escudos apenas a mais. Quem deixará de viajar em primeira, com o conforto que ela oferece, e apenas com o encargo daquela ínfima quantia? Neste caso as classes médias foram consideravelmente beneficiadas e por este andar a segunda classe, nos comboios em que ainda existe, desaparecerá automaticamente, por falta de frequência.

A C. P. admitindo a 3.ª classe nos seus comboios rápidos e suprimindo neles a 2.ª deu uma prova de bom senso, que, diga-se de passagem, não é vulgar no nosso meio e por isso ela é digna dos maiores louvores e da gratidão dos passageiros.

A FIAT PORTUGUESA

INAUGUROU AS SUAS NOVAS INSTALAÇÕES

NA Avenida Engenheiro Dnarte Pacheco, em espaçoso prédio, de linhas modernas, inauguraram-se, no dia 19, as novas instalações da Fiat Portuguesa. Na tarde de 16, por amável convite da Direcção, representantes da Imprensa visitaram demoradamente essas instalações, tendo os jornalistas sido recebidos pelos srs. drs. Giuseppe Carbonaro e Giuseppe Guarnero, respectivamente, Director-Geral e Administrador-Delegado e Sub-director, aos quais se juntou o técnico, sr. Romano, que explicou aos visitantes o funcionamento e a utilização de todas as secções e dependências.

A existência, no nosso País, da Fiat Portuguesa S. A. R. L., data do dia 10 de Maio de 1929.

Constituída então com o capital 1.00.000\$00, este foi aumentado para 2.500.000\$00, em 1950.

Agente Geral do Grupo Fiat para Portugal e Império Ultramarino Português, a Fiat Portuguesa representa, hoje, no nosso País, uma das mais importantes organizações industriais e comerciais.

A construção da nova sede, a que nos referimos largamente no número 1582 desta publicação, foi feita pela empresa Manuel Nunes Tiago, tendo como arquitecto o sr. Joaquim Ferreira. As obras, incluindo a instalação das máquinas, demoraram apenas 16 meses.

O edifício é inteiramente em cimento armado, com pavimentos em tijolo e vigas em betão armado.

Nos rés do chão temos: entrada para os veículos — Salão de exposição com 250^m2 e a capacidade para 10 viaturas — Depósito de carros com a capacidade para 30 unidades — Escritórios — Entrada central — Armazém de peças sobressalentes.

No primeiro andar, anteriormente: Depósito de carros com 750^m2 e a capacidade para 70 unidades — Escritórios e Direcção — Armazém de peças sobressalentes. Posteriormente: estação de serviço com 800^m2 e 3 elevadores — Oficina com 1300^m2 com secção de revisão de grupos dotada de maquinaria italiana, 3 fossas e as seguintes secções: electricistas, carroçaria, pintura, forja, lavagem de peças, ensaio de grupos e ensaio de motores.

No segundo andar: Vestiários com armários individuais, lavatórios, duchas com água quente e fria, refeitórios para 50 pessoas, estufa eléctrica para o aquecimento das refeições e Arquivos.

As instalações gerais compreendem:

Montacargas entre os armazéns do rés do-chão e do primeiro andar.

Carga útil 1.000 kg.; instalação de ar comprimido com distribuição a todos os locais industriais; instalação de água com rede industrial; serviço de incêndios e serviços higiénicos; instalação de aquecimento a baixa pressão com caldeira a nafta; Instalação eléctrica com entrada a 10 kv, cabine de transformação 10.000/380/220, força motriz para a oficina e estação de serviço.

A iluminação é distribuída inteiramente por tubos fluorescentes.

Aos convidados e aos representantes da Imprensa foi oferecido, após a visita às magníficas instalações da Fiat, um bem servido lanche, durante o qual se trocaram expressivos brindes, sendo especialmente saudados o director e o subdirector desta importante organização.



O Director da Fiat explica aos representantes da Imprensa como se faz rapidamente a secagem de uma pintura num carro

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Colônias de bactérias «adormecidas» durante 170 anos num pedaço de adubo, foram despertadas recentemente por meio dum banho de parafina quente. O dr. Zipman extraiu um ladrilho do centro da parede do Mosteiro de S. Luís, construído em 1783, nele encontrando sementes que cresciam sucessivamente.

(do semanário *Muskete* — Viena)

A maior locomotiva do mundo para comboios de passageiros com 6.000 cavalos no motor eléctrico e turbina a vapor está já prestando serviço na companhia Shesapek, de Ohio. Tem uma velocidade de 190 quilómetros horários.

(de *The Ottawa Journal* — Ottawa)

Seis negras norte-americanas acabam de fazer com distinção exame de pilotagem, obtendo o diploma de aviadoras. O primeiro piloto de cor que nos Estados Unidos obteve o *brevet* era também... uma negra.

(do *New-Post* — Nova Iorque)

O dr. Colberson examinou cientificamente, em Nova Iorque, a vida de cem pessoas que, quando crianças, eram prodígios musicais, chegando à conclusão de que, dessas cem crianças que começaram a dar concêrtos com a idade de oito anos, setenta e dois foram mais tarde músicos medíocres e vinte e seis desapareceram por completo do mundo artístico.

(da *Revue de Paris*)

Uma jornalista inglesa consultou 15.000 esposas desavindas a fim de conhecer as razões de queixa apresentadas contra os seus maridos. Foram classificadas numa escala essas razões de queixa: 1.º, por consultarem frequentemente suas mães; 2.º, por saírem à noite sem dizer onde vão; 3.º, por criticarem os cozinhados da esposa; 4.º por lerem o jornal à mesa...

(da revista *Columbia* — Chicago)

A Inglaterra é realmente considerada o país dos clubes. Há mais de 20.000. Parece, porém, que a pátria dos clubes é a América. Só em Nova Iorque existem clubes de detectives e de coleccionadores de selos, de homens calvos, de fumadores de cachimbo, etc. O clube mais original é o Clube dos Presidentes de Clubes.

(do semanário *Guerin Meschino* — Milão)

O bioquímico americano Ladsley numa conferência em Boston, declarou que as folhas das árvores serão um precioso alimento num futuro próximo, uma vez preparadas por um processo científico que estudou demoradamente.

(do *Neue Zürcher Zeitung* — Zurique)

As elegantes de Holywood, até agora consideradas as rainhas da excentricidade, acabam de ser vencidas por uma elegante de Londres, lady Carly, que lançou a moda de

vestido-retrato, guarnecido por pequenas medalhas contendo a sua própria fotografia!

(da revista *Alta-Costura* — Barcelona)

O professor dr. Adab, de Bucarest, observou que as relações entre os caracteres hereditários e a longevidade residem na omoplata. As omoplatas convexas prevalecem entre os velhos.

(do semanário *Onibus* — Roma)

Em certas regiões da Austrália há tantos coelhos que se torna necessário exercer contra eles uma guerra feroz. Todos os anos a Austrália vê-se obrigada a exportar por baixo preço onze milhões daqueles animais.

(do diário *Fliegende Blätter* — Oslo)

O viajante escocês Jack Delt antes de embarcar para a Austrália fez em favor de sua mulher um seguro de vida de 15.000 libras esterlinas. O navio naufragou. Chegara à Inglaterra a notícia de que nenhum passageiro se salvara. Jack Delt, porém, agarrado a uma tábua, fora recolhido por um vapor e conduzido a Sidney. Dessa cidade, pensando certamente no seguro que a «viuva» estava tratando de receber, telegrafou ao cunhado, em Londres, nestes termos:

— «Estou vivo. Previna minha mulher com precaução».

(do semanário *Cantachiaro* — Roma)

As nossas mortas

APRÍGIO MAFRA

Com o falecimento de Aprígio Mafra, perdeu a Imprensa portuguesa um dos seus mais talentosos e honestos valores.

Culto, com a paixão do jornalismo, Aprígio Mafra soube honrar a sua profissão, dando-lhe tudo quanto de mais nobre e elevado ela exige: sinceridade, talento, cultura, espírito de sacrifício e sentido de camaradagem.

Tendo exercido, superiormente, a sua profissão em vários jornais, chefiava há muitos anos a redacção do «Diário de Notícias», onde soube, mesmo nos artigos que não assinava, marcar a sua inconfundível personalidade.

Deixa amigos que não o esquecerão e um exemplo de probidade jornalística, verdadeiramente admirável.

À família enlutada, apresentamos a expressão das nossas condolências.

Linhas Estrangeiras

AFRICA DO SUL Foi apresentado à Assembleia Nacional da União da Africa do Sul um orçamento que prevê uma despesa de 15.500.000 libras para aquisição de material rolante para os Caminhos de Ferro.

Esta quantia encontra-se assim distribuída: £ 7.317.500 para novas locomotivas a vapor; £ 1.015.600 para locomotivas eléctricas; £ 5.671.964 para vagon. Os cálculos prevêem 126.774.000 de libras da conta de rendimentos e 39.819.089 libras da conta de capital e obras de beneficiação. Os cálculos de despesa total proveniente de rendimento dos Caminhos de Ferro, Portos, Navios, Aviões e Telefones elevam-se a 137.827.000 de libras, o que representa um aumento de £ 13.753.000 sobre os números referentes ao ano passado. A despesa da conta de capital e obras de beneficiação apresenta um aumento de £ 9.196.175, sobre a do ano anterior, para aquisição de material rolante, fixando-se em £ 15.674.376. As despesas a efectuar com os portos são aumentadas de £ 252.536, fixando-se este ano em 936.715 libras. As despesas a efectuar com novos trabalhos em linhas já abertas sofre uma redução de 1.291.624 libras, fixando-se em 18.173.078; e com os aeródromos dá-se também uma redução de £ 1.236.800, fixando-se as previsões para o ano económico de 1953/54 em 526.550 libras.

BÉLGICA No dia 22 de Maio, realizou-se a assembleia geral anual da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, para a apresentação e discussão do relatório referente a 1952.

O movimento de passageiros, nas linhas belgas, aumentou ligeiramente em 1952: os caminhos de ferro transportaram 228 milhões de passageiros contra 225 milhões no decurso do ano precedente. O percurso quilométrico foi também, em relação a 1951, um pouco superior. E observou-se também a continuação da fuga dos passageiros de segunda para a terceira classe: os passageiros de terceira representam actualmente 94,4 por cento da totalidade do tráfego.

Quanto ao tráfego de mercadorias, houve uma diminuição apreciável: a tonelagem transportada passou de 6.630 a 6.114 milhões de toneladas quilómetros.

As receitas de exploração aumentaram, em 1952, em cerca de 900 milhões. Poderá parecer estranho, em presença da sensível diminuição de tráfego, mas vários factores agiram em sentido

contrário. Em primeiro lugar, as tarifas foram aumentadas em 10 por cento.

Mas se, por um lado, as receitas aumentaram, por outro, aumentaram também as despesas. O aumento de despesas deu-se, principalmente, com o pessoal. O quadro seguinte é bastante elucidativo a este respeito:

Pessoal	7.790	milhões	68 %
Material	1.999	,	17,4 %
Renovação	1.165	,	10,1 %
Diversos	507	,	4,5 %
Total	11.461	milhões	100 %

O problema dos pensionistas é dos mais sérios da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas. De 49.000 pensionistas que havia no fim de 1938, passou-se ao número de 71.500, compreendendo-se nesta cifra as viúvas e os órfãos.

Um jornal, comentando o facto, afirmou: «Um dos obstáculos mais sérios que se opõem ao saneamento da situação financeira da Sociedade é ainda mais uma vez o encargo inaudito das pensões, que não deixa de crescer, por motivo dos múltiplos erros que se cometeram e do regime demagógico que está em vigor. Não criticamos, bem entendido, os pensionistas de idade avançada e que obtiveram a sua reforma após uma carreira normal de intensivo trabalho. Mas o regime das pensões é sobrecarregado pelo número excessivo de pensões prematuras que foram concedidas. O sistema devia ser revisto».

O deficit de 1952 da Sociedade foi da ordem de 220 milhões de francos.

ESPAÑA Em Burgos efectuou-se, recentemente, uma reunião de peritos dos caminhos de ferro e do governo espanhol, para examinarem a perfuração de um túnel de sete quilómetros, destinado a completar a linha estratégica entre Valência, no Mediterrâneo, e Santander, no Atlântico.

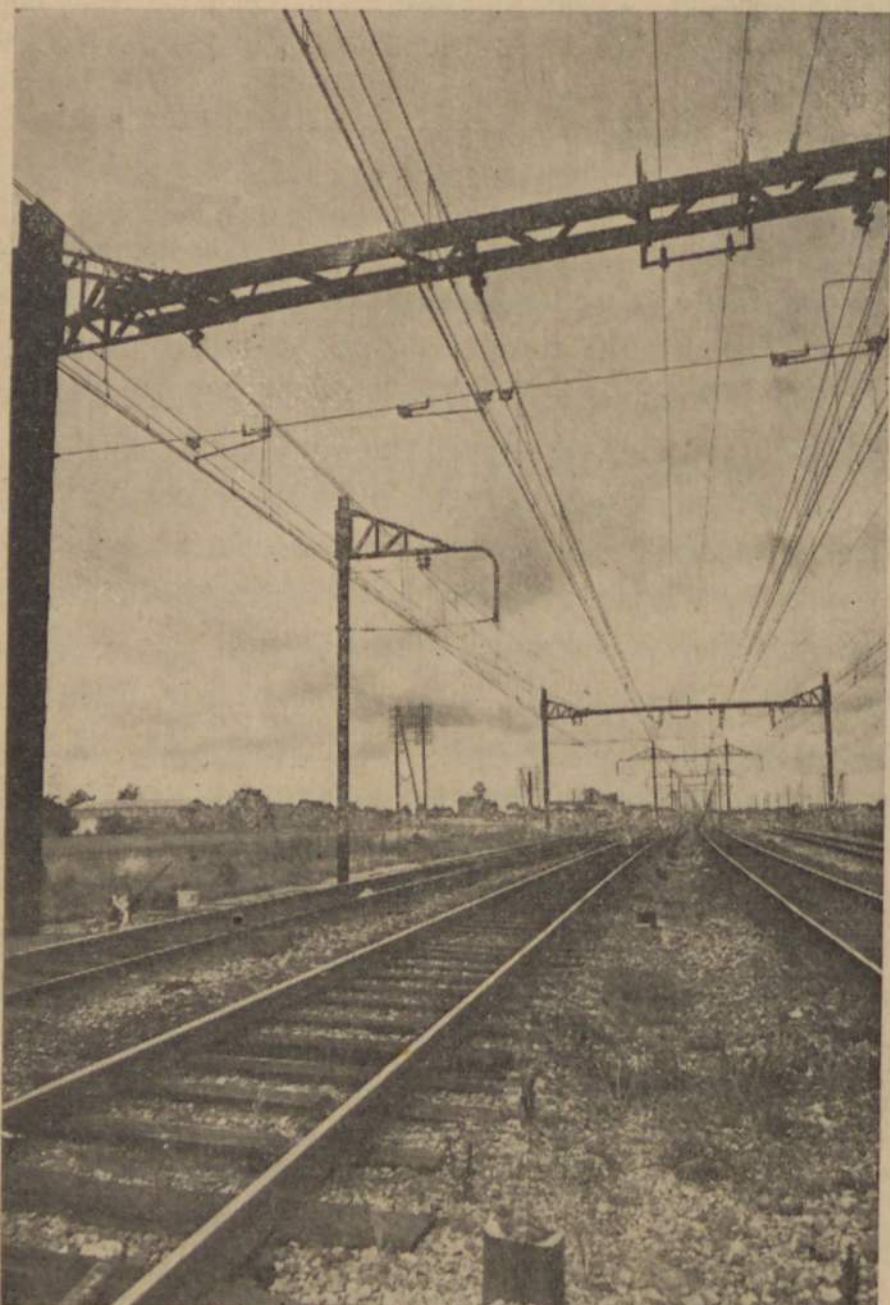
Esse túnel, que atravessará sólidas rochas, foi iniciado em 1942, mas apenas 1.500 metros puderam ser terminados, devido à falta de fundos. A obra será dotada agora com 50 milhões de pesetas, esperando-se que esteja concluída dentro de um ano.

Quando o túnel estiver completado, a viagem entre os dois grandes portos espanhóis será reduzida para 700 quilómetros.

FRANÇA O expresso Paris-Marselha, mais conhecido com o nome de «Mistral», foi prolongado até Nice. A distância Paris-Nice de 1.088 kms. é percorrida a 99 kms. por hora. Entre Paris e Lyon, que é um trecho electrificado, esta velocidade atinge 120 kms. por hora.

Num percurso de 512 kms. esta velocidade é reconhecida como um record mundial.

Todos os anos, a S. N. C. F. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses) ocupa um grande «stand» na Feira de Paris, onde, por meio de gráficos, mapas, diagramas e modelos, são informados os viajantes acerca dos progressos realizados pelos caminhos de ferro franceses.



A electrificação dos caminhos de ferro franceses intensifica-se cada vez mais. Uma das linhas da rede de Oeste

— A locomotiva turbo-Diesel, construída pela Régie Renault, de 1.000 C. V., 16 metros de comprimento e pesando 58 toneladas em ordem de marcha, permite rebocar até 125 km. à hora comboios de 240 toneladas.

Como combustível, utiliza o óleo pesado e é a primeira máquina do mundo que se serve de um gerador de gás com êmbolo livre associado a uma turbina de gás (uma máquina americana do mesmo tipo, que se encontra em estudo ao mesmo tempo que esta, isto é, desde 1950, ainda não saiu da fábrica).

Esta nova máquina marca o início duma evolução na técnica da tracção ferroviária: corrige ao mesmo tempo os inconvenientes da tracção a vapor, cujo rendimento é fraco e o combustível muito caro — as locomotivas só consomem carvão de qualidade e os da tracção eléctrica — compen-

sadora apenas nas linhas de tráfico intenso em razão da importância dos investimentos.

INDIA

Segundo informou o Boletim do Estado da Índia, que se publicava em Lisboa, os Caminhos de Ferro da Índia encomendaram a uma firma austríaca 99 caldeiras para locomotivas de três diferentes tipos, no valor aproximado de 40 milhões de xelins. Muito embora, e segundo os contractos, a sua execução esteja prevista num prazo de dois anos, a empresa construtora espera poder concluir este fornecimento em menos tempo. O concurso foi realizado entre firmas de grande poder de competição, no qual participaram também a Hungria e outros países do leste europeu.

VENEZUELA

O Plano Ferroviário, importante empreendimento do Governo venezuelano, a executar pelo Instituto Autónomo «Caminhos de Ferro do Estado», dotará o país com uma vasta rede de comunicações.

Passaram para a posse do Estado as antigas linhas inglesas e alemãs, e o Instituto tomou a seu cargo a ampliação e melhoramento da Grande Linha Ferroviária do Táchira.

A via Caracas-Valência foi submetida a um rigoroso ajustamento. Adquiriram-se locomotivas modernas, automotoras, novo material rolante, e o serviço está sendo notavelmente melhorado. Para a linha Bolívar, secção Arôa, também se adquiriram locomotivas.

Firmou-se contrato com uma empresa estrangeira para a construção da linha Barquisimeto-Puerto Cabello.

Das 57.000 toneladas de carvão que Portugal impo tará neste trimestre, 10.000 destin-m-se aos caminhos de ferro

Anunciou-se em Londres que ficou concluído um acordo entre exportadores galeses e importadores portugueses, a respeito das quantidades de carvão que Portugal comprará ao País de Gales neste trimestre, em virtude da redução da produção da energia hidráulica ocasionada pela estiagem.

As quantidades que Portugal adquirirá neste trimestre serão, no que respeita ao País de Gales, sensivelmente as mesmas dos dois trimestres precedentes, ou sejam cerca de 57.000 toneladas. Deste total, 10.000 destinam-se às fábricas de gás e electricidade de Lisboa e igual quantidade aos caminhos de ferro portugueses. Além disso Portugal resolveu também comprar neste trimestre cerca de 16.000 toneladas de hulha no Nordeste da Inglaterra e 8.000 a 9.000 no Norte.

Os antigos combatentes belgas

projectam visitar o nosso País, na próxima Primavera

Acabamos de ler no número 11, referente a Novembro, do Boletim Mensal da União Fraternal dos Antigos Combatentes Belgas, que o Conselho de Administração daquela entidade deliberou retribuir a visita que, em Maio deste ano, os antigos combatentes portugueses da guerra de 1914-1918 fizeram à Bélgica.

A viagem dos combatentes belgas, que terá também interesse turístico, está prevista para a próxima Primavera, com duração de 16 dias, a começar em 17 de Abril, devendo os excursionistas estar de regresso ao seu país em 3 de Maio.

Os combatentes belgas, que viajarão em autocarro, terão a oportunidade, na sua viagem para Portugal, de visitar várias cidades da França e da Espanha, entrando no nosso País por Vilar Formoso e visitando, sucessivamente, Viseu, Porto, Coimbra, Pombal, Leiria, Batalha, Caldas da Rainha e Lisboa, onde permanecerão três dias, com o fim de percorrer os arredores da capital, como Estoril, Cascais e Sintra.

Na sua viagem de regresso, visitarão Setúbal, Évora, Vila Viçosa, Borba e Elvas, de onde seguirão para Badajoz.

Na Espanha, visitarão, entre outras cidades, Madrid e Toledo, e, na França, permanecerão algumas horas em Lurdes.

É com prazer que damos, em primeira mão, esta notícia, com a certeza antecipada de que os antigos combatentes portugueses hão-de lê-la com alegria, principalmente aqueles que tomaram parte, há poucos meses, na Romagem à Bélgica, pois vão ter, com essa visita, a oportunidade de retribuir as atenções de que foram alvo na heróica nação amiga.

Viagens e transportes

Inauguração de um novo apeadeiro

No dia 26 de Novembro foi inaugurado, entre as estações de Pombal e de Soure, o novo apeadeiro de Simões.

O primeiro comboio que efectuou paragem ali foi o «correio» do Norte, que sai do Rossio às 12 horas e cinco minutos. Além deste, passaram a parar também diariamente, neste novo apeadeiro, os comboios de passageiros n.ºs 221, 222 e 224.

Câmara Corporativa

O sr. Guilherme Augusto Tomás, Presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, foi nomeado Procurador à Câmara Corporativa, tendo, por esse facto, sido reconduzido no cargo que, já na Legislatura anterior, havia desempenhado.

Os nossos cumprimentos, com sinceros votos por que a sua acção continue a ser útil à grande família ferroviária.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

No primeiro trimestre deste ano, o Caminho de Ferro de Lourenço Marques registou o seguinte movimento:

Passageiros, 221.393; mercadorias, 911.261 toneladas; gado, 9.614 cabeças.

A camionagem acusou o transporte de 91.942 passageiros e 5.189 toneladas de mercadorias.

—Segundo informações da imprensa de Lourenço Marques, o sr. Eng. Eduardo Barbosa, chefe dos Estudos e Construção dos Caminhos de Ferro de Moçambique, o caminho de ferro de Limpopo deverá ser inaugurado em fins de 1954, ou seja um ano antes da data calculada.

Em Junho próximo, os trabalhos atingirão a fronteira.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Dezembro de 1903)

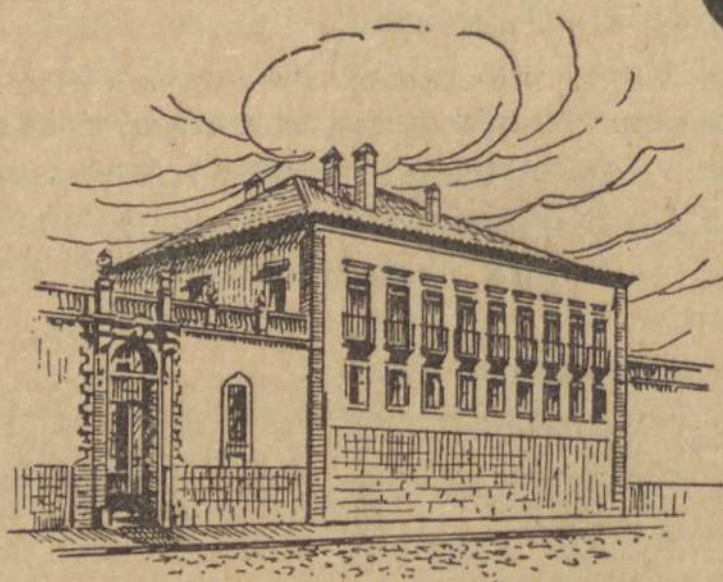
Linhas Portuguezas

Caminhos de Ferro do Estado — O sr. ministro das obras publicas approvou a resolução do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado de ser feita pelos engenheiros srs. Justino Teixeira e Perfeito de Magalhães uma inspecção extraordinaria ás linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, para se verificarem as condições de segurança da circulação.

Foi tambem approvada a resolução de se collocarem gradualmente nas carruagens actuaesapparelhos de rebate eguaes aos que trazem as 34 carruagens que estão sendo feitas no estrangeiro para as linhas do Minho e Douro, e de ser aperfeiçoado o systema de sinalização das linhas.

Vendas Novas — Foi já feita, pelo representante da companhia Fives Lille, a entrega provisoria á Companhia Real da grande ponte sobre o Tejo cujo lançamento se concluiu ha dias, como dissémos. Começou já o assentamento dos carris e nesta semana deve começar a passar a locomotiva, como já ha dias passou na ponte de Muge, isto é, que em toda a linha está quasi terminada a construcção.

A inauguração do serviço é, segundo todas as probabilidades, em janeiro proximo.



ABERTO TODOS OS DIAS, EXCEPTO ÀS SEGUNDAS-FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DAS 11 ÀS 17. ENTRADA GRÁTIS.

PASSAM JUNTO DESTA MUSEU:

ELÉTRICOS DA CARREIRA 9
AUTOCARROS DA CARREIRA 25



Domingos de Lisboa

MUSEU DA CIDADE DE LISBOA

(R. DO AÇÚCAR - POÇO DO BISPO)

INSTALADO no antigo palácio da Mitra, «uma verdadeira pérola dos arredores da Capital», segundo a opinião de Júlio Castilho, o «Museu da Cidade de Lisboa», apesar da sua fundação recente, apresenta já um conjunto de preciosidades que a Câmara Municipal, num esforço incessante, muito se tem empenhado em valorizar, de ano para ano.

Colecções de gravuras e desenhos, alguns dos quais de grande valor documental e artístico, pinturas de artistas portugueses do século XIX e contemporâneos, peças arqueológicas de várias construções desaparecidas, cerâmica, medalhística, etc., constituem o principal recheio deste interessantíssimo Museu que é justo orgulho da cidade de Lisboa.

Recortes sem Comentários

As mulheres e a juventude

FRANCFORT, 28 de Agosto — Mulheres orientais alemãs de todas as idades estão furiosas por os postais oficiais das eleições enviados pelo correio, registarem a data do seu nascimento. Os postais informam os eleitores sobre onde estão registados para as eleições, em 6 de Setembro.

Mulheres solteiras afirmam que a revelação pública da sua idade pode prejudicar as suas probabilidades de arranjar marido. — R.

A tiragem dos jornais portugueses

Um inquérito feito há cerca dum ano, nas cidades de Lisboa e Porto, mostrou que o jornal português mais lido é, de longe, o «Diário de Notícias», com 90.000 leitores.

Segue-se o «Primeiro de Janeiro», com 45.000 leitores. Depois, por ordem, o «Diário Popular», com 37.285; «O Século», 33.296; «Jornal de Notícias», 29.410; «O Comércio do Porto», 26.580; «Diário de Lisboa», 21.682; «Diário do Norte», 17.300.

Dos jornais desportivos, o mais lido, segundo os resultados do mesmo inquérito, é «A Bola», seguindo-se o «Mundo Desportivo» com ligeira diferença.

Na Imprensa de índole nitidamente política ou religiosa, a «República» tem o dobro dos leitores do «Diário da Manhã».

Qualquer destes dois órgãos, porém, é menos lido do que os jornais desportivos.

Sobre os assuntos que maior interesse despertam, o inquérito revelou o seguinte:

No «Diário de Notícias» as secções mais lidas são aquelas onde figuram os pequenos anúncios e as notas da cidade; em «O Primeiro de Janeiro», a página desportiva, depois a

de literatura, os anúncios e os casos do dia; no «Diário Popular», o noticiário internacional, a página literária e os artigos editoriais; em «O Século», os editoriais, o noticiário internacional e o caso do dia; no «Jornal de Notícias», o desporto, os anúncios e o «dia a dia»; no «Diário de Lisboa», os artigos de fundo, o noticiário internacional e as secções de cinema, teatro e literatura; no «Diário do Norte», desportos, literatura e casos do dia.

(do *Jornal de Benguela*)

Cinquenta anos com um insecto num ouvido

FORJÃES (ESPOSENDE) — O sr. dr. Enes Martins, médico da Casa do Povo, foi consultado pela sr.^a Maria do Carmo Gonçalves Pereira, de 63 anos, viúva, costureira, natural desta freguesia e residente na Rua do Souto, que se queixava de um ouvido. Como o remédio receitado não desse resultados, aquele clínico procedeu à lavagem do ouvido doente e viu, com a natural surpresa, sair dele um insecto com cerca de doze milímetros de comprimento e em estado de perfeita conservação. O insecto é da família dos coleópteros, talvez um cábarbo ou uma vaca-loira.

A sr.^a Maria do Carmo explicou, então, que, quando tinha 12 ou 13 anos — há cinquenta anos, portanto! — sentiu entrar-lhe na orelha um bicho qualquer que, mesmo com o auxílio de uma vizinha, que utilizou a mainça de um fuso, não conseguiu fazê-lo sair. O bicho deixou de mexer e, embora ficasse a ouvir pior, a sr.^a Maria do Carmo não pensou mais no caso.

O insecto, que se encontra em exposição na Casa do Povo, tem sido visto por numerosas pessoas.

(de *O Século*)

Grandezas e misérias de um boémio

LONDRES, 21 de Setembro — Será escrito esta semana, num Tribunal, o último capítulo da história de um boémio, que, desde o fim da guerra, dispendeu 250.000 libras em notas falsificadas de dólares e libras. O Tribunal procederá a um inquérito sobre a morte de Thomas Shaw, de 36 anos, mais conhecido pelo nome de Paul Vincent Mitchell, ex-condenado e vigarista, e um homem que não podia resistir a assinar um cheque sem valor. Foi morto num acidente de trânsito próximo dos hotéis e restaurantes de luxo de Mayfair, nos quais costumava gastar dinheiro à larga, poucos dias depois de ter cumprido uma pena de prisão de 3 anos, por ter obtido dinheiro por fraude.

Shaw, de bom aspecto e bem educado, viu o seu nome pela primeira vez em destaque nos jornais em 1936, quando fez a corte à loura actriz de Hollywood, Mary Carlisle, por telefone transatlântico, a 2 libras por minuto, sendo bem sucedido. Averiguou-se, depois, que era já casado com uma rapariga de 20 anos, filha de um engenheiro aposentado.

Após isso, esse homem, que um dia se vangloriou de acender os seus cigarros com notas de 5 libras, raras vezes deixou de estar no galarim ou na prisão.

Em 1946, estava a tomar uma bebida num hotel de luxo de Paris, quando encontrou um «velho amigo», um desertor, que o levou à sua residência e lhe mostrou centenas de milhares de dólares e libras falsificados pelas nazis, durante a ocupação da França. Nos bares e hotéis de Paris estabeleceram comércio de câmbios, até Mitchell ser apanhado e condenado a uma pesada multa e dois meses de prisão em França.

Passou a noite antes de morrer num dos principais hotéis de Londres, embora estivesse sem vintém e tivesse de pedir emprestado para pagar o jantar. — R.

Camisas de fora

«Manél do Cabeço» que mantém, no *Jornal de Arganil* uma interessante secção — «Notícias do Sarzedo» — a que por vezes, nos temos referido, ocupa-se assim da anomalia das fraldas de fora:

«Últimamente os jornais ocuparam bastante espaço com a questão das saias curtas, tendo o próprio «Manél do Cabeço», o atrevido, metido também o bedelho no assunto.

Chegou mesmo a fazer-se na imprensa uma espécie de inquérito, sendo bastantes os costureiros, ditadores da moda, que vieram pronunciar-se sobre o naco de perna que as filhas de Eva, futuramente, terão a permissão de mostrar aos olhares cúpidos dos homens.

Pois eu, visto que nos encontramos em maré de inquéritos, desejo também lembrar a conveniência de se fazer também um sobre o uso das fraldas — fraldas dentro ou fraldas fóra?

É que, ultimamente, vêm-se para aí numerosos rapazes com a fralda da camisa a arejar, moda que muitos da minha idade consideram ridícula, mas que tem os seus adeptos ferrenhos, pessoas de mau gosto, evidentemente, que vêm nesta coisa a criação mais genial dos últimos séculos.

Nos meus tempos de rapaz — sim, porque eu também fui um *rapazão* — só algum desajeitado, por vezes, deixava desastradamente fugir a fralda da camisa para fora do cós das calças e só no inverno a sobredita despontava discretamente, por debaixo do casaco, para espantar os nevoeiros.

Agora, pelos vistos, há muito quem faça gosto na miséria.

Eu chamo-lhe miséria, porque não vejo qualquer vantagem no uso da fralda de fora — nem vantagem de ordem estética, nem de ordem higiénica, nem também de ordem moral. Muito pelo contrário.

Haverá também mais facilidade em sacudir as pulgas? Só sendo isso.

Se, há no entanto, outras vantagens, têm a palavra os ilustres ditadores da moda, podendo pronunciar-se também sobre o assunto os senhores *fraldiqueiros*.

Fraldas fora ou fraldas dentro?

Já que estou com as mãos na massa, desejo referir-me, embora levemente, a outra moda muito esquisita, que agora apareceu, que me tem feito macaquinhos no sótão. São as camisas dos homens e as blusas das mulheres feitas de retalhos de jornais — do «Século», da «República», do «Jornal de Arganil», do «Amigo do Povo», etc.

Essa moda, a meu ver, se começa a propagar-se, pode constituir uma autêntica ruína para a imprensa, pois, futuramente ninguém voltará a comprar jornais.

Qualquer pessoa que deseje andar em dia com o que se passa por esse mundo além, dirige-se em termos delicados a uma senhora, mesmo em plena rua e dize-lhe em tom açucarado: V. Ex.^a, minha senhora, tem a bondade, deixa-me ler a Gazetilha? V. Ex.^a por especial favor, deixa-me dar uma vista de olhos na página interior para ver que tal se apresenta o panorama internacional? V. ex.^a tem a bondade deixa-me ver o artigo de fundo?

Com franqueza considero esta moda catastrófica para os jornais e para todos os trabalhadores da Imprensa; e por isso os jornais devem declarar guerra imediata às tais camisas e às tais blusas — guerra de morte, guerra de

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Uma locomotiva, sem governo, percorreu dez quilómetros, em grande velocidade

Na noite de 15 de Novembro registou-se nos nossos caminhos de ferro um caso pouco vulgar.

Na estação da Granja do Ulmeiro, Alfarelos, uma locomotiva, que estava a ser abastecida de carvão, começou a deslizar, sòzinha, em direcção ao norte, e ganhando progressiva velocidade, sem que ninguém a pudesse deter.

Um fogueiro, utilizando uma bicicleta, tentou persegui-la, sem, contudo, ter conseguido alcançá-la.

Neste entretanto, da estação foram prevenidas as gares e passagens de nível até Coimbra, e assim, no apeadeiro do Ameal, o fogueiro José M. Aires Lourenço, morador em Arzila, e que fora prevenido do facto, ao ver aproximar-se velozmente a máquina, saltou corajosamente para o estribo e apesar de não haver ali luz suficiente, conseguiu dominar a locomotiva e levá-la à estação de Taveiro.

Apesar da máquina ter percorrido dez quilómetros sem governo, o único prejuizo que causou foi cerca de meia hora de atraso ao comboio «Foguete», que seguia para o Porto.

extermínio, guerra sem tréguas, que só deverá terminar quando toda essa roupa ridícula estiver reduzida a desprezíveis frangalhos. — *Manêl do Cabeço*.

(de *O Despertar*)

A vida por uma licença

ILHAVO, 13 de Novembro — Quando Manuel Martins Júnior, de 54 anos, viúvo, comerciante, natural e residente em Aveiro, se dirigia de bicicleta para a feira anual de S. Martinho, que se realiza na Vista Alegre, ao ser-lhe pedida a licença da bicicleta por um polícia da Viação e Trânsito, foi acometido de doença súbita e caiu desamparadamente. Conduzido ao hospital desta vila, chegou ali já sem vida.

Mendigo com 100 contos no Banco

Morreu súbitamente no Rio de Janeiro o português Manuel Domingues, que levava uma vida miserável, recolhendo nos caixotes do lixo, trapos, papéis, etc.

A polícia, entre as imundícies da casa onde ele vivia, encontrou uma caderneta do Banco Ultramarino com um saldo superior a 100 mil cruzeiros.

Foi fechado um parlamento de... mendigos

COPENHAGUE — Atendendo a reclamações apresentadas pelos habitantes de Svenborg, a polícia deliberou não permitir que ali se reúna este ano, como tem sido habitual, o «parlamento» dos mendigos.

Os mendigos têm reunido ali anualmente para discutirem os seus problemas, eleger um «rei»... e consumir grandes quantidades de cerveja.

(De *Notícias da Beira*)

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS

E CARGA

CARREIRAS PARA:

AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL,
ENTRE ANGOLA E
O NORTE DA EUROPA
E AMÉRICA CENTRAL

Escritórios:

LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 3 0131 a 0138

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2 2342

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENNA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 6 4972

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes

SIMÕES



Camions para
cargas de 6.000
a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA

Telefones 54012 — 51294

A excelência das matérias primas empregadas e o mais moderno sistema de fabrico — explicam as características superiores dos **PRODUTOS DE FIBRO-CIMENTO**

Cimianto

- * Tubos e acessórios, de 40 a 600 m/m, para todos os fins.
- * Chapas lisas e onduladas, para revestimento e cobertura.
- * Reservatórios.
- * Peças moldadas.

Serviços técnicos especializados

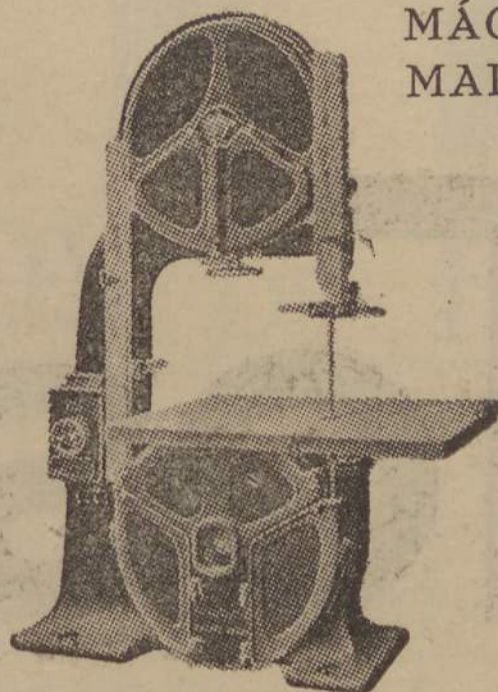
Sociedade Técnica de Hidráulica, S.A.R.L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZEM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA
Telef. 62 ALHANDRA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAIS

G U I L L I E T



MÁQUINAS PARA
MADEIRA DE FAMA
MUNDIAL

**FÁBRICA
EM
AUXERRE
(França)**

Casa fundada em 1847

MOTORES
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

Filial Portuguesa:

G U I L L I E T, L.^{DA}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

**Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}**

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA

Telefones $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

Tosse?

